

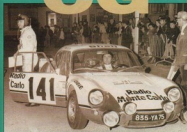
RETROMANIA

UN NOUVEAU REGARD SUR LA VOITURE ANCIENNE

BMW Z1



CG



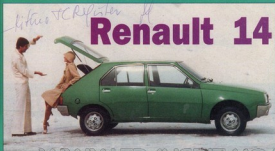
Gagnez
100
entrées à
RETROMOBILE



Daimler V8



Ritmo Abarth



T 4292 - 43 - 20,00 F



1981
1986

Ritmo Abarth



Quand Fiat, présente, pour remplacer la 128, la Ritmo, au salon de Torino de 1978.

Il a pris du retard dans les compactes : la Golf date de 1974, la R 14 de 1976. C'est la Golf qui est visée. Fiat commence avec

trois motorisations, 1100, 1200, 1500 cm3, mais entend bien développer une gamme complète, avec un coupé et une version sportive, ce

qui la 198 TC, basée sur l'original 198T. Elle présente le look sportif, l'airé, les jantes, les vitres sans cadre et les 100 cm3 de surpuissance de souffle

La GTI au goût sauvage

Une Ritmo, peut-être, mais avant tout une Abarth. Méfiez-vous des chiffres : les ventes de la turinoise de choc ont été ridicules à côté de celles de la Golf. Mais l'italienne, faite pour le sport plus que pour le tourisme, a laissé de beaux souvenirs. Et aujourd'hui on la restaure.

en face des 112 ch de la Golf, plus légère de 140 kg. Ce n'est qu'une sportive de seconde zone, qui toutefois fait jeu égal avec la Ford Escort XR 3, lancée un an auparavant.

Fiat prend acte des critiques, et ne perd pas de temps : quelques mois plus tard, il lance la Ritmo Abarth 125 TC, au Salon de Francfort, de 1981, donc. Elle offre un 2 litres double arbre, celui de la Fiat 131 TC, porté de 113 à 125 chevaux par les bons soins d'Aurelio Lampredi et du Département compétition d'Abarth, que Fiat avait intégré en 1971. L'ensemble admission-échappement a été revu, les soupapes ont été modifiées, l'allumage est électronique et l'alimentation est assurée par un carburateur double-corps. Mesures d'accompagnement : une boîte 5 vitesses, des freins à disque à l'avant, des suspensions durcies.

Le marché n'était pas négligeable : outre sa valeur d'image, il avait été presque quadruplé en cinq ans.

prise d'air sur la capot moteur sont noirs mat. A l'intérieur, volant sport trois branches, compte-tours, manomètre d'huile, voltmètre.

On se trouve, du coup, en présence d'une vraie voiture de sport. La vitesse de pointe est de 190 kmh, le km départ arrêté est obtenu en 30,3 secondes : le niveau GTI, nous y sommes. Tout cela pour 2 000 F de plus que la 105 TC : pas de quoi hésiter. Sur le circuit de Montlhéry, les essayeurs de la presse réalisent avec la Ritmo 125 des temps inférieurs à ceux de la Golf GTI et de la Renault Alpine Turbo. L'Action Auto ajoute que la Ritmo, voiture très sûre, est plus facile à conduire vite que ses concurrents. Tout en notant comme défauts la lourdeur de la direction, la commande de boîte perfectible, le bruit du moteur, et la consommation.

L'Auto Journal n'est pas d'accord, et reproche essen-

nellement 80. Volkswagen augmente la cylindrée de la Golf. Ford sort sa XR 3 i et surtout la RS 1600 i, dont les 5 000 exemplaires sont déjà tous vendus, Opel lance la Kadett GTE, Lancia la DeltaHF. Les constructeurs français n'ont toujours aucun modèle "compact" à proposer : ils se rabattent sur les berlines turbo (R 18 et 505), et les petites sportives plus ou moins puissantes (Samba Rallye, Renault Alpine Turbo). Chez Fiat, dès octobre 82 la coque de la 125 Abarth est renforcée en vue d'une puissance accrue à 130 ch. Et la voiture est remplacée en 1983 par la 130 Abarth. Le moteur de 1995 cm3 est maintenant alimenté par deux carburateurs double-corps.

La Ritmo 130 TC reprend les modifications esthétiques de la Ritmo II. C'est à dire qu'elle perd, sur ce plan, beaucoup de son caractère en abandonnant les pare-chocs enveloppants qui faisaient la personnalité de la Ritmo. Le



tableau de bord intègre l'aération centrale.

La voiture est allégée de 50 kg, résultat obtenu sur les éléments non structurels comme les sièges, les panneaux, la batterie. Le moteur de 1995 cm3 est maintenant alimenté par deux carburateurs double-corps. La 130 TC atteint les 195 kmh, et surtout les accélérations sont améliorées, le km étant parcouru en 29,4 secondes. Et cette Fiat 130 arrive au moment où Volkswagen embourgeoise la Golf, avec une nouvelle carrosserie plus ronde et moins agressive. La Fiat devient vraiment la valeur-étalon des GTI, sur le plan sportif. Cela étant, ce tempérament de la 130 à sa contrepartie. Par rapport à la 125 TC, la voiture est en régression sur bien des points : lourdeur de la direction, tenue de route, commande de boîte. Elle est de plus en plus talentueuse, mais de moins en moins civilisée.

Ultime évolution, une Série 3 apparaîtra en 1985, avec une nouvelle calandre, sans le motif Abarth, de nouvelles jantes, un nouveau pare-chocs arrière, une sellerie noire avec des motifs en barrettes rouges.

Il y eut des réflexions pour

Esthétiquement, c'est la première Ritmo qui a le plus de caractère, avec ses pare-chocs enveloppants.



Mais ce n'est qu'en mai 82 que sera commercialisée la 125 TC. Sa carrosserie s'est faite sportive, par quelques retouches : spoiler (à peu de choses près celui de la 105 TC), becquet (qui permet de gagner 2 à 3 km en vitesse de pointe), quatre phares à iode, élargisseurs d'ailes, jantes larges. Les encadrements de vitres, les moulures de portières, le rétroviseur, les poignées de portes et la

tiellement une suspension trop ferme.

Mais, pour un challenger, la 125 Abarth fait payer ses qualités : elle vaut 2 000 F de plus que la Ford XR 3 et que la Golf GTI.

La course à la puissance

Mais la concurrence s'active enfin, en ce début des



Le tableau de bord de la première Ritmo Abarth.



La 130 Abarth, avec ses pare-chocs plus classique et ses 4 phares.

tempérament de la 130 a sa contrepartie. Par rapport à la 125 TC, la voiture est en régression sur bien des points : lourdeur de la direction, tenue de route, commande de boîte. Elle est de plus en plus talentueuse, mais de moins en moins civilisée.

Ultime évolution, une Série 3 apparaîtra en 1985, avec une nouvelle calandre, sans le motif Abarth, de nouvelles jantes, un nouveau pare-chocs arrière, une sellerie noire avec des motifs en barrettes rouges.

Il y eut des réflexions pour aller encore plus loin, avec une 170 TC Abarth 16 soupapes, mais Fiat y renonça. Et mit fin à la carrière des Ritmo TC, qui n'avaient connu qu'un succès très limité, surtout en comparaison de la Golf GTI. Il est vrai que la Ritmo de base était beaucoup moins populaire que la Golf, d'autant que sa qualité de fabrication, dans les premières années, était décevante. Avec les Ritmo Abarth, Fiat prouva au moins qu'il pouvait relever le défi



sportif, avec la meilleure voiture sur ce plan. L'amour-propre italien était sauf!

La Ritmo en compétition

Dès 1979 le Service compétition d'Abarth avait préparé une Ritmo pour le Rallye de Monte Carlo, avec le 1500 cm³, poussé à 160 ch, comme base. Au Tour d'Italie, la même année, la Ritmo étonne en se classant deuxième, devant un Stratos! La Ritmo Abarth débute elle-

même en compétition en mai 1982 au Tour de Corse, année où elle devint championne d'Italie (Groupe A). En 1983 elle fut championne de Suisse (Groupe N). Dans ces années 82 et 83 elle remporta 25 victoires en rallyes et 4 en courses de côte.

Acheter une Ritmo Abarth

La Série 3 : peu de différences, sinon les jantes.

Il est beaucoup plus facile de trouver une 130 TC qu'une 125. La cote tourne autour de 20 000 F pour un modèle en excellent état. Une voiture exceptionnelle ne dépasse pas les 30 000 F. Une épave pour la pièce se vend 2 500 F. Ce n'est donc pas une sportive coûteuse. Autre avantages : des sensations "pleines et entières", nous dit le Club : un vrai plaisir de conduire. Un moteur puissant, souple et indestructible, on voit des Ritmo Abarth de plus de 250 000 km avec leur moteur d'origine. L'étagement de la boîte, parfait. La tenue de route, le freinage, l'équipement très complet, sont dignes des 130 ch. Bien que ce soit une voiture des années 80, la corrosion se fait sentir : regardez attentivement la traverse située sous les sièges, les têtes d'amortisseurs arrière, les portes, le toit, le hayon et les baies de pare-brise sur les 130 TC de 1983. Les longorons ont tendance à se découper et à bouger, d'où la nécessité de passer la voiture au marbre sans qu'elle ait été accidentée !

Autres défauts : la consommation élevée en conduite sportive, les sièges de qualité très médiocre sauf les Recaro vendus en option, les problèmes électriques (souvent les masses), la rigidité de la coque. Certains utilisateurs reprochent également le manque de fiabilité des carburateurs Solex équipant la 130 TC.

Beaucoup de pièces commencent à manquer. Rien ne se trouve chez Fiat, sauf pour la mécanique. La Ritmo Abarth ayant beaucoup de pièces communes avec les autres Ritmo, on peut se fournir dans les casses. Mais les éléments spécifiques,

Performances comparées des GTI

| | Vitesse 0-100 | |
|------------------|---------------|-----|
| Ritmo 125 TC | 190 | 8,7 |
| Fiat 130 TC | 195 | 8 |
| Golf GTI 1600 | 183 | 9 |
| Golf GTI 1800 | 185 | 8,8 |
| Opel Kadett GTE | 187 | 9,5 |
| Ford XR 3 | 182 | 9,7 |
| Ford RS 1600 | 188 | 9 |
| R 5 Alpine Turbo | 186 | 9,1 |

Production

125 Abarth TC : 9
174 unités dont 1732
vendues en France.
130 Abarth TC :
13 158 dont
2 175 vendues
en France.



comme les bras de suspension Abarth, sont introuvables, sauf en Belgique. Idem pour les lève-vitres électriques.

Plus Abarth que Ritmo

En somme, cette voiture a fait depuis longtemps oublier son côté Ritmo, pour demeurer la dernière vraie Abarth. C'est en effet la dernière voiture sur laquelle le préparateur italien s'est penché : les appellations qui ont suivi, Uno Abarth, Punto Abarth, relèvent du domaine publicitaire. La Ritmo est une vraie GTI, plus rugueuse qu'une Golf, moins civilisée, d'où ses chiffres de vente très inférieurs, mais aussi son attrait auprès des amateurs de sport auto. Pour 20 000 F, vous avez une voiture originale, bien plus rare qu'une Golf GTI, et qui vous apportera d'autres satisfactions.

J.L.B.

L'homme aux 3 Ritmo Abarth

Daniel Coster a toujours eu des Fiat, c'est un point de départ. Autrefois, c'était une 500, une 127 Sport. En 1984 il a acheté, neuve une Ritmo 130 Abarth. Il l'a encore, après 240 000 km sans ennui : "C'est un moteur extraordinaire", dit-il, "très solide. Je n'ai fait précéder à aucune réparation importante, ni le joint de culasse, ni le bas-moteur, rien. En outre, la boîte ZF est excellente. Mais c'est une voiture faite pour le sport, pas pour la ville. Sa suspension est très dure, la direction n'est pas assistée : se garer n'est pas évident. Par contre, sur circuit, c'est le rêve. Le moteur est une remarquable base, que l'on peut faire progresser de 130 à 180 ch. Seul gros défaut de cette voiture : la rouille, que l'on constate



Daniel Coster est un habitué des compétitions sur Ritmo Abarth.

par exemple sur le toit, au niveau du pare-brise et du becquet. Un conseil si vous avez envie d'en acquérir une : faites quelques slaloms sur route, pour vérifier l'usure des joints homocinétiques. Peut-être entendrez-vous quelques craquements... Attention également à la pression d'huile : pas moins de 2 bars à 3 000 tours." Daniel Coster court fréquemment sur circuit, il a

donc acquis une autre 130 Abarth, spécialement à cette intention, et modifiée : arceau, amortisseurs, sièges...

Quant à sa 125 TC, il nous en dit : "C'est un moteur encore plus souple que celui de la 130 : on peut rester en 5ème à 1 500 tours. La direction est plus légère. C'est une voiture que l'on peut conduire en ville, au contraire de la 130. Et sur route, elle n'est pas moins rapide."

Les Abarth au Musée de Savigny-les-Beaune.

Pour information, il existe un musée privé, mais ouvert au public, dans le château de Savigny-les-Beaune (21), où, entre 500 motos et 70 avions de chasse et 650 maquettes d'avions, on peut découvrir une vingtaine d'Abarth 100%, plus une Ritmo et une Autobianchi Abarth. Le musée est ouvert tous les jours de l'année, sauf du 1er janvier au 20 janvier.

Carte d'identité

Coque autoportante en acier, suspension à 4 roues indépendantes. Traction avant. Boîte 5 vitesses. Direction à crémaillère. Freins avant à disques ventilés, freins arrière à tambour. Servofrein à dépression.

125 TC

Moteur : transversal, 4 cylindres en ligne. Bloc fonte. Culasse aluminium. Distribution 2 ACT (courroie crantée). Soupapes spéciales en V inclinées. Vilebrequin 5 paliers. Cylindrée 1995 cm³. Alésage : 84 mm, course 90 mm. Rapport volumétrique : 9,45/1. Puissance 125 ch à 5 800 t/m. Couple maxi 17,5 mkg à 3 500 t/m. Alimentation par carburateur double-corps Weber. Allumage électronique. Collecteur d'échappement spécial Abarth "double Y".

130 TC : même spécifications, sauf : alimentation par deux carburateurs double corps. Puissance 130 ch DIN à 5 900 t/m. Couple maxi 18,0 mkg à 3 600 t/m. Consommation : 7,1 l à 90 km/h, 9,1 à 120, 12,4 l en ville (130 TC : 6,6 l, 8,8 l, 11 l)

Dimensions : longueur : 3,94 m (130 TC : 4,01 M)
Poids : 980 kg (130 TC : 950 kg)
Réservoir d'essence : 50 l (130 TC : 55 l)

Le club

Il est important, quand on souhaite acquérir une voiture mal connue et dont il reste peu d'exemplaires, de pouvoir compter sur les services d'un club. La Ritmo Abarth a son club, qui vous donnera tous les conseils utiles, en particulier pour les pièces. Nous remercions Fabrice Morello, son Président, de l'aide qu'il nous a apportée.

Club Ritmo Abarth et Cabrio
Le Meix Dauphin
71150 Demigny
Tél: 03.85.49.90.36

